



La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : l'exemple de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle

Jean-Baptiste Fretigny

► To cite this version:

Jean-Baptiste Fretigny. La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : l'exemple de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle. *Annales de géographie*, 2013, 2 (690), p. 5-27. halshs-00807188

HAL Id: halshs-00807188

<https://shs.hal.science/halshs-00807188>

Submitted on 3 Apr 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Version pre-print

La version finale est publiée dans les *Annales de géographie* :

« La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : l'exemple de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle », *Annales de Géographie*, n°690, mars-avril 2013, p. 5-27.

Jean-Baptiste Frétny

Université Paris I – UMR Géographie-Cités

**La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes :
étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle.**

*The border to the test of air mobilities:
the example of Paris Charles de Gaulle airport.*

Résumé Cet article interroge le sens et la spatialité de nouvelles frontières, à la fois nodales et métropolitaines, projetées et mises en réseau au cœur de la circulation. La recherche porte sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, deuxième aéroport le plus fréquenté au monde en nombre de passagers internationaux. Elle s'appuie sur un travail de terrain qui combine le recueil de données par observation directe, la réalisation d'entretiens avec les différents acteurs de la plate-forme, professionnels et passagers, et l'examen d'un corpus documentaire. La frontière aéroportuaire s'avère de plus en plus évolutive et polymorphe car elle est finement associée à de multiples types de parcours selon les mobilités, contribuant ainsi à catégoriser et à territorialiser les populations mobiles selon des logiques qui ne sont pas seulement celles de l'Etat-nation dans lequel s'inscrit l'aéroport. Loin de conduire cependant à une dissolution des limites des territoires, la projection de la frontière renvoie plutôt à une inflexion du sens du passage, par l'expérience d'une territorialité transfrontalière ambiguë, qui tient à la fois d'un espace interétatique et d'une certaine ouverture à d'autres constructions territoriales.

Abstract *This paper shows that important international airports help us to better comprehend the meaning and the spatiality of borders of a new kind: nodal and metropolitan borders, stressing the interest of network bordering into mobility spaces. The case study focuses on Paris Charles-de-Gaulle airport, second busiest airport for international passengers in the world. The research draws on a field work combining data collection through direct observation, interviews with diverse actors at the airport (passengers and managers) and the analysis of a documentary corpus. The border at the airport turns out to be a more and more changing and polymorphous networked border, as it is finely associated with multiples types of mobilities, contributing to categorize and territorialize mobile populations but not only according to nation-states logics. Far from leading to a dissolving of the territories limits, this bordering rather does inflect the meaning associated with border*

crossing through the experience of an ambiguous territoriality, both inter-national and open to other territorial constructions.

Mots-clés Frontière, mobilités, territorialité, aéroport, réseau, transport aérien, international, Roissy, Paris, Monde.

Key words Border, mobilities, territoriality, airport, network, air transportation, international, Roissy, Paris, global.

La projection de frontière semble relever du paradoxe. C'est en effet un oxymore au regard de nos représentations les plus archétypales de la frontière, qui associent volontiers la frontière à une limite de souveraineté d'une certaine stabilité, inscrite dans les temps longs de la construction territoriale. Une telle conception est inséparable du paradigme territorial de l'Etat-nation. Dans l'identification d'un collectif à un espace continu et borné, le tracé frontalier acquiert un caractère d'évidence où la mobilité de la frontière relève davantage de l'accident que de la norme. Pourtant, le développement des mobilités et des réseaux de circulation à large maille s'accompagne d'une projection croissante des composantes de l'institution frontalière dans de nouveaux espaces, institués en-deçà et au-delà des frontières linéaires. Les notions de frontière nodale et de frontière en réseau ont émergé dans diverses analyses pour rendre compte de ces mutations (Frontières, 2004 ; Beyer, 2007 ; Interfaces, 2008). Elles permettent de rendre des changements d'échelle de la frontière, de plus en plus organisée par et pour certains flux. C'est dans le droit fil de cette réflexion que s'inscrit cet article.

La mise en réseau de la frontière ne se limite pas à une simple transposition des fonctions frontalières au sein des réseaux de transport. Elle recouvre une mutation plus profonde de la frontière, de nature technique et économique, mais aussi politique, sociale, identitaire et territoriale. La frontière rompt avec sa structuration linéaire conventionnelle : son franchissement fait appel à des interactions multiples. Elles se réalisent dans des lieux très divers, associés à la circulation des populations comme les gares, aéroports, consulats ou centres de rétention de migrants. Ces lieux sont aussi liés aux échanges de biens, de capitaux et d'information, comme les ports, les centres logistiques, les grands centres financiers ou les grands magasins où sont détaxés les produits achetés par les non résidents. A la prendre au sérieux, cette mutation de la frontière invite d'abord à considérer la frontière comme un objet évolutif, un processus (Reitel, 2011) au moins autant qu'un résultat. Elle exige aussi des approches plus relationnelles de cette institution, impliquant bien d'autres acteurs que les seuls Etats, qu'il s'agisse d'acteurs privés ou des circulants eux-mêmes. Elle impose enfin de considérer que le mouvement est plus qu'une phase marginale entre deux états (ou Etats) stables (Nelles, Walther, 2011 ; Retaillé, 2011). La circulation devient un élément de plus en plus structurant dans la construction des territoires mais aussi de leurs limites. Les contours de la frontière se révèlent désormais au cœur des flux qu'elle intercepte, notamment des mobilités humaines sur lesquelles cet article se concentre. C'est bien d'une articulation de plus en plus étroite de la frontière à la mobilité qu'il s'agit. La frontière opère de plus en plus

finement dans l'accompagnement, dans l'anticipation et dans le prolongement des déplacements. Pour comprendre cette nouvelle spatialisation de la frontière, l'étude porte sur les mobilités aériennes, érigées par bien des acteurs en mobilités internationales par excellence (Adey *et al.*, 2007). Elle se focalise sur les lieux intensément fréquentés où ces frontières s'affirment le plus nettement : les grands aéroports internationaux.

Alors que l'aéroport est associé à une certaine ouverture sur le monde dans les représentations dominantes, divers travaux en soulignent au contraire la clôture croissante. Ils décrivent l'intensification des contrôles liés au terrorisme comme aux migrations internationales, le profilage des voyageurs dès l'achat du billet d'avion et le corps transformé en frontière ultime par la biométrie (Cosgrove, 1999 ; Adey, 2004 ; Budd *et al.*, 2011). Ce phénomène de fermeture, décrit comme paradoxal (Démettre, 2008 ; Nassa, 2011), renvoie à l'ambivalence constitutive de la frontière et de la mobilité, qui hésitent toutes deux entre déplacement et blocage, entre réalisation et potentialité. Au cœur de l'aéroport ressurgit la fonction de filtrage de la circulation exercée par la frontière. Cette ambivalence souligne aussi la sélectivité de la mobilité. En tant que norme, la mobilité est de plus en plus valorisée par de multiples acteurs. Mais, en tant que fait, elle n'en demeure pas moins une ressource inégalement qualifiée et distribuée au sein des espaces où elle est mobilisée.

Les mobilités, inégales, et les frontières, sélectives, participent d'un même mouvement de contrôle de la relation entre les populations mobiles et les territoires. Dans les lieux seuils du déplacement, les populations mobiles sont l'objet d'un travail intense de catégorisation par assignation à tels ou tels espaces. Elle n'est jamais aussi systématique que dans les grands aéroports internationaux, qui fonctionnent comme de grandes machines de classement des personnes mobiles. Avec l'essor de la prévention des risques terroristes, les normes juridiques, institutionnelles et technologiques des régimes de mobilité appliqués dans les aéroports ont tout particulièrement retenu l'attention (Salter, 2008). Mais la dimension spatiale et territoriale ainsi que la mise en œuvre concrète et quotidienne de ces classements dans l'aéroport restent encore en large partie à explorer. Le rôle de la frontière étatique n'a été que peu étudié, par des éclairages se concentrant sur une fonction frontalière ou une catégorie de populations particulière (Chalfin, 2008 ; Iserte, 2008).

Pourtant, ces grandes plates-formes aéroportuaires concentrent en leur sein un spectre très varié de populations mobiles et de relations interétatiques. C'est pourquoi elles permettent d'apprécier l'ampleur des transformations de la frontière et leur portée territoriale. L'hypothèse majeure de ce travail est que la frontière, par son inscription spatiale dans le système des mobilités aériennes, change de sens au point de constituer une territorialité en réseau, défi posé aux représentations des acteurs et des chercheurs. Il s'agira d'identifier la construction de la frontière qui émerge à micro-échelle dans l'espace aéroportuaire, créant une distance matérielle et symbolique entre les circulants qui prend sens à bien plus large échelle.

L'analyse repose sur l'étude de l'aéroport de Paris Roissy Charles-de-Gaulle. Alors que la France métropolitaine n'entretient que huit relations avec d'autres Etats par ses

frontières terrestres, c'est plus d'une centaine de relations par voie aérienne qui sont en jeu à Roissy. En 2010, 92 % de ses 58 millions de passagers ont franchi par avion une limite d'Etat, ce qui en fait la frontière aéroportuaire la plus fréquentée au monde après celle de Londres Heathrow.

La recherche¹ s'appuie sur un travail de terrain combinant trois grands modes de récolte de données. L'observation directe en est le premier mode et s'est traduite par la rédaction d'un journal de recherche et l'application d'un protocole de prise de vue photographique. L'enquête a duré deux mois et demi, de novembre 2010 à janvier 2011. Elle a porté sur les neuf aérogares de la plate-forme, dans la zone publique de l'aéroport, mais aussi dans la zone réservée aux passagers. L'exploitant de l'aéroport, Aéroports de Paris, a délivré à cette fin un titre de circulation aéroportuaire, dont le port est obligatoire dans cette zone pour les acteurs professionnels de la plate-forme et soumis à une enquête préalable de la police aux frontières. Le deuxième mode de récolte concerne 50 entretiens approfondis qui ont été réalisés au cours de la période avec les passagers en partance, sélectionnés de manière aléatoire. D'une durée moyenne d'une heure, les entretiens ont été menés *in situ*, en salle d'embarquement et au sein des salons d'Air France, après tirage par grappe des passagers². Ils ont été précédés d'un accompagnement des passagers le long de leur parcours aérien au départ de l'aéroport pour huit d'entre eux. Troisièmement, quatorze entretiens et visites avec divers acteurs professionnels de la plate-forme complètent l'approche. L'analyse s'appuie de plus sur l'étude complémentaire des documents relatifs aux espaces passagers des aéroports produits par de nombreux acteurs publics et privés, en particulier des textes juridiques, des plans et des sites internet des entreprises intervenant dans ces espaces.

La première partie interroge la configuration spatiale de la frontière aéroportuaire, marquée par une hétérogénéité croissante des limites franchies par les populations mobiles. Il s'agit de voir en quoi la frontière n'est plus assimilable à une structure linéaire mais bien plutôt à un réseau de circulation différenciée, à changement rapide, qu'élabore un nombre croissant d'acteurs. Malgré cette segmentation intense des cheminements frontaliers, la deuxième partie s'attache à montrer que, sous ces diverses formes, l'expérience du passage de la frontière étatique est bien toujours porteuse d'un sens territorial qui autorise à parler d'une véritable territorialité en réseau de la frontière.

1 Une frontière à géométrie variable

La frontière étatique connaît une mue considérable dans l'aéroport, qui rend sa construction complexe à quatre titres au moins. Le premier motif de complexité est le nombre considérable de relations frontaliers et de populations mobiles en jeu, lié à la forte connectivité de la plate-forme à large échelle. L'importance du temps de halte des passagers

¹ Réalisée avec le soutien du Conseil Régional d'Île-de-France.

² Sélection successive de l'heure, de l'aérogare et de ses subdivisions éventuelles (Schengen ou hors Schengen), de la salle d'embarquement ou du salon, en fonction de l'importance de leur fréquentation, puis sélection aléatoire du ou des passagers, pour lesquels des noms d'emprunt sont utilisés.

dans les aéroports diversifie les fonctions transfrontalières, permettant notamment l'essor des boutiques hors-taxes (*duty free*), introduisant ainsi un deuxième facteur de complexité. La frontière s'inscrit de plus au cœur d'un espace public urbain, accessible et fréquenté par de nombreux autres acteurs, obligeant à une grande maîtrise de ce voisinage. La frontière traverse ainsi l'un des pôles majeurs de la métropole parisienne, l'inscription urbaine étant à l'origine d'un troisième élément de complexité. Enfin, les mesures anti-terroristes qui sont associées aux mobilités aériennes s'enchevêtrent avec les procédures de passage de frontière, rendues ainsi plus complexes à un quatrième titre.

Face à cette frontière protéiforme, les agents de la plate-forme utilisent une terminologie particulière pour se repérer au quotidien dans l'aéroport. Sans être jamais intégralement explicitée, elle est utilisée dans les brochures, les sites internet et les plans à destination des passagers et des agents, pour situer tel ou tel service ou équipement. Les différents acteurs de l'aéroport la mobilisent aussi dans les visites et entretiens réalisées. Cette terminologie ne désigne jamais une frontière étatique monolithique, linéaire et aisément identifiable, mais bien plutôt une frontière diffuse et disparate, désignée à travers de grandes divisions binaires de l'espace aéroportuaire, résumée au tableau 1.

Ces catégories duales renvoient à des zones de nature juridique actuelles ou héritées, comme dans le cas des zones sous douane et hors douane dont le sens précis s'est perdu. Ces catégories désignent toutes une ou plusieurs fonctions frontalières spécifiques et ces différents découpages ne se recouvrent que partiellement : l'espace Schengen de libre-circulation des personnes n'est pas emboîté dans l'union douanière de l'Union Européenne. Pourtant, elles sont bien souvent employées comme synonymes, marquant un certain flou dans l'appréhension de la frontière. De plus, la terminologie désignant ces zones est équivoque, à l'image des zones réservées Schengen et internationale, catégories les plus prégnantes de la frontière aéroportuaire. La zone des vols intérieurs a certes changé de nom en 1996 en s'élargissant à l'ensemble des vols de l'espace Schengen pour devenir la « zone Schengen » : il n'y a plus à Roissy de terminal national. Mais l'usage de l'appellation de « zone internationale » a persisté pour désigner l'autre zone, malgré le flou d'un tel intitulé.

Tab. 1 De multiples espaces frontières dans le vocable aéroportuaire : une frontière floue ?
Multiple border spaces in the airport vocabulary: a blurry border?

Catégories duales	Fonction frontalière étatique	Ambiguïté de la terminologie
<i>Juridiques :</i> Zone publique et zone réservée³ (ou « côté ville » et « côté piste »)	Fonction de filtrage de l'accès à la frontière. Seuls les passagers et certains agents sont habilités à accéder à la zone réservée ⁴ .	La restriction d'accès répond aussi à des préoccupations de sûreté, c'est-à-dire de prévention d'actes de malveillance terroriste. La zone réservée enveloppe la zone soumise à contrôle systématique d'« inspection filtrage », qui vise à intercepter les objets interdits en cabine (les « contrôles de sécurité » dans le langage ordinaire ⁵).
<i>Juridiques :</i> Zone Schengen et zone internationale	Fonction de contrôle policier aux frontières extérieures de Schengen : la zone réservée se divise en deux zones, l'une pour les destinations Schengen et l'autre pour les autres destinations.	La « zone internationale » dessert aussi des vols en direction de la France d'outre-mer, qui ne fait pas partie de l'espace Schengen ⁶ . On parlera donc de zone hors-Schengen, expression d'usage attesté mais moins fréquente.
<i>Juridiques :</i> Zone d'attente⁷ et reste du territoire	Fonction migratoire : zone pour laquelle la présence ne vaut pas entrée sur le territoire français pour les passagers « non-admis », le temps nécessaire à leur refoulement, ou ceux qui demandent l'asile, le temps de statuer sur le caractère manifestement infondé ou non de leur demande sur le territoire.	La délimitation de la zone est variable : elle recouvre la zone hors Schengen de la plateforme, mais peut s'étendre à l'ensemble des lieux où sont conduits ces passagers : tribunaux, hôpital ou centre d'hébergement ZAPI 3.
<i>Usuelles :</i> Zone sous douane et zone hors douane	Fonction fiscale : par opposition au reste de l'aéroport, la zone sous douane désigne fréquemment l'espace des boutiques hors taxes. Celles-ci sont destinées aux passagers quittant l'Union européenne après le filtre de police.	Depuis la disparition des achats hors taxes au sein de l'Union européenne en 1999, la zone hors Schengen n'est plus hors taxes pour les passagers en partance pour les Îles Britanniques. Il n'y a donc pas à proprement parler de zone hors douane dans les terminaux. L'expression est d'autant plus ambiguë, qu'elle est fréquemment utilisée pour désigner l'ensemble de la zone réservée, dans laquelle les douaniers sont susceptibles d'intervenir.

Source : de l'auteur

³ cf. arrêté n°05-4979 de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, 7 novembre 2005.

⁴ L'expression de « zone contrôlée » est aussi employée pour désigner la zone réservée.

⁵ Dans le vocabulaire du transport aérien, la sécurité renvoie à la prévention de défaillances techniques qui ne sont pas d'origine intentionnelle.

⁶ Les passagers en provenance d'outre-mer sont ainsi contrôlés par la police à leur départ et à leur arrivée à Roissy. Ce « double contrôle » pour des vols intérieurs fait l'objet de polémiques récurrentes.

⁷ Ou zone d'attente pour les personnes en instance (ZAPI), cf. loi n°92-625 du 6 juillet 1992 ; Clochard *et al.*, 2003 ; Iserte, 2008.

Les représentations de la frontière accusent donc un certain décalage face à la dissociation progressive des différentes fonctions de la frontière, et leur organisation non plus seulement en aire mais aussi en réseau. La frontière n'est pas seulement polymorphe d'un point de vue fonctionnel, elle est plus fondamentalement une frontière à géométrie variable, c'est-à-dire qui s'agence de manière différente selon les acteurs du déplacement⁸.

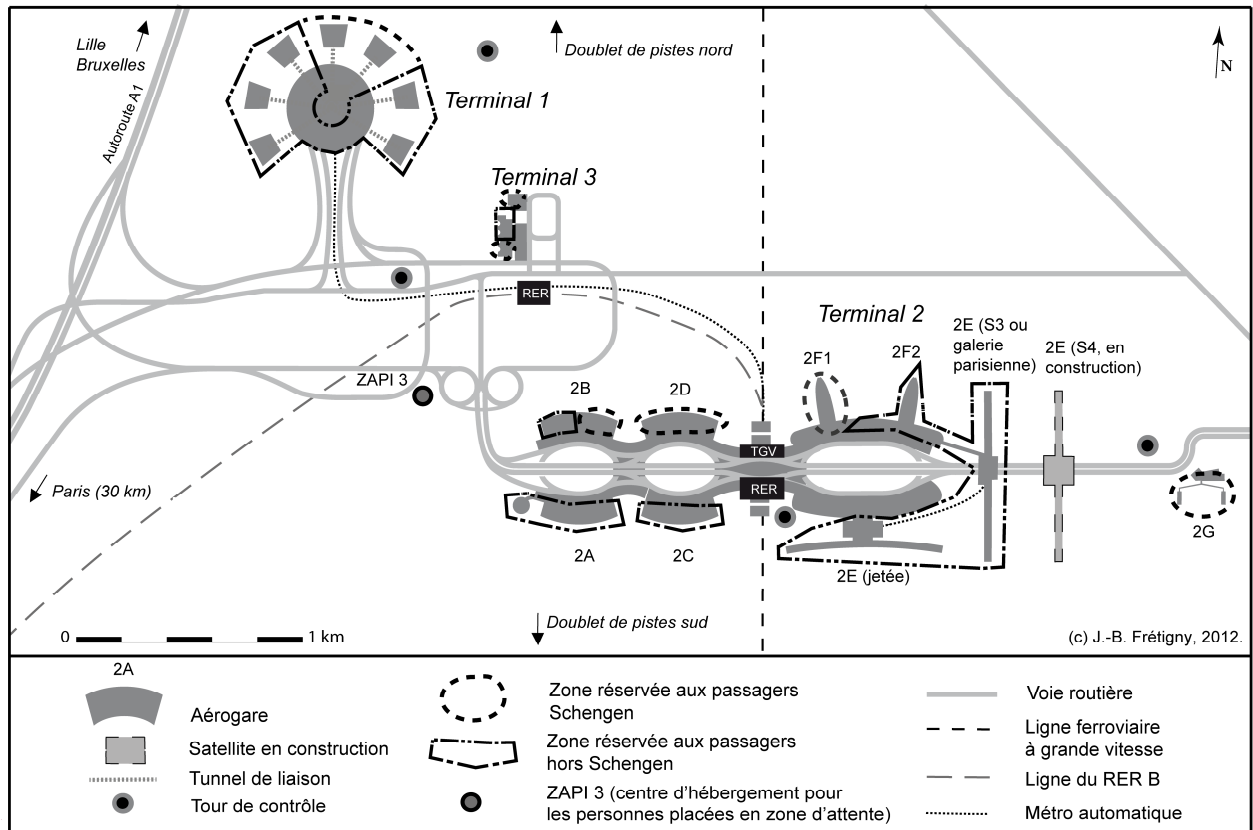
1.1 La zone hors Schengen à l'échelle de la plate-forme : un archipel évolutif qui reflète les logiques mondialisées des gestionnaires de réseau

Les multiples visages de la frontière sont déjà sensibles dans l'analyse de la configuration de la zone réservée hors Schengen. Elle ne correspond en rien à une zone aréale continue et se déploie au sein de chacun des trois terminaux. Six nœuds sont ainsi implantés dans les neuf aéroports que compte l'aéroport, comme le montre la figure 1. Ce fractionnement est lié à l'extension progressive de l'infrastructure, sous formes de nouveaux terminaux et modules qui ont accompagné la croissance très soutenue du trafic sur la plate-forme depuis son inauguration en 1974. Le nombre de passagers passe de 14 millions en 1986 à 61 millions en 2011. Chacun de ces nœuds frontaliers offre un visage différent, parce qu'il est étroitement associé à des compagnies aériennes spécifiques et à leurs grandes alliances mondialisées.

La compagnie Air France utilise deux de ces nœuds, dont l'un de très grande ampleur, car Roissy en est la grande plate-forme de correspondance (*hub*). Air France concentre son activité au sein des aéroports 2C à 2G, avec ses compagnies partenaires, notamment membres de l'alliance SkyTeam. Lufthansa et les compagnies de Star Alliance, utilisent surtout le nœud frontalier du terminal 1, alors que British Airways et les compagnies OneWorld exploitent davantage celui du terminal 2A. Enfin, les compagnies de vols non réguliers ou à bas coût disposent de leurs propres zones hors Schengen au terminal 3, alors qu'Easyjet utilise celle de l'aéroport 2B. Cette disposition archipélagique des zones hors Schengen vise à faciliter l'activité des compagnies et par là-même la circulation des passagers en correspondance. Ceux-ci basculent souvent d'un vol à un autre de la même compagnie ou alliance aérienne. Ils empruntent par exemple deux vols long-courrier, situés par conséquent en zone hors Schengen.

⁸ L'expression « à géométrie variable » désigne à l'origine un objet dont la forme s'adapte à la circulation (une aile d'avion face à la vitesse du vent).

Fig. 1 Emplacement des espaces frontaliers passagers de Roissy
Passengers border spaces at Charles-de-Gaulle airport



Source : de l'auteur, d'après le plan de masse de l'aéroport.

Plus souvent encore, ils transitent entre un vol moyen-courrier et un autre long-courrier : c'est le cœur d'activité de *hub* des grandes compagnies aériennes européennes. Ces correspondances entre vols moyen-courrier (souvent en zone Schengen) et long courrier (hors Schengen) impliquent donc de ménager une certaine proximité entre les zones réservées Schengen et hors Schengen de chaque compagnie ou alliance, favorisant ainsi leur fragmentation. Les nœuds frontaliers sont donc spécialisés par compagnies, instaurant une certaine distance entre les passagers qui empruntent les différentes compagnies porte-drapeaux et à bas coût.

L'archipel de ces zones hors Schengen invite à concevoir un assemblage changeant, marqué par des temps très courts, voire éphémères, qui sont ceux des acteurs de l'aéroport. De multiples couloirs et puits de correspondance assurent la cohésion de cet archipel, mais les autobus, un métro léger et les avions eux-mêmes redessinent la limite de la zone à chacun de leurs déplacements. A une échelle de temps moins fine, les contours de l'archipel sont redéfinis à chaque extension de la convention Schengen à de nouveaux Etats signataires. De plus, à la manière d'un front, la zone hors Schengen suit l'expansion du terminal 2, qui se développe d'ouest en est. Depuis l'inauguration de l'aéroport de Roissy en 1974, la « zone internationale » des vols d'Air France se déplace du premier terminal construit au terminal 2, en 1982, puis à l'intérieur de ce terminal. L'ouverture du satellite S4 du terminal 2E, prévue

pour la fin de l'année 2012, permettra de regrouper l'ensemble du trafic d'Air France à l'est de la gare TGV, dans le seul terminal 2E. Aéroports de Paris, société anonyme à capitaux majoritairement publics depuis 2005, destine en effet ses aérogares les plus récentes à la compagnie aérienne qui assure la plus grande part du trafic de la plate-forme : Air France. C'est son trafic hors Schengen qui en bénéficie, parce qu'il est non seulement le plus prestigieux mais aussi le plus rentable : les passagers y achètent davantage dans les boutiques. Ainsi l'espace commercial hors Schengen le plus récent, la « jetée » de l'aérogare 2E, est consacré aux les passagers des destinations qui génèrent le plus de revenus commerciaux, chinoises, russes, japonaises et étatsuniennes tout spécialement. Ce front de progression de la frontière répond ainsi à des intérêts commerciaux. Cette configuration d'ensemble de la frontière extérieure Schengen à l'échelle de l'aéroport traduit donc non seulement les logiques des Etats et d'une certaine construction européenne, mais aussi, et de manière très prégnante, les logiques des transporteurs. Mais des différenciations encore plus fines entre populations mobiles se jouent à la frontière.

1.2 Une frontière multiface que façonnent aussi les pays de provenance et de destination

La frontière étatique dans l'aéroport n'est pas indifférente à l'Etat de destination ou de provenance des passagers. Bien au contraire, les observations, les entretiens avec les responsables aéroportuaires et les accompagnements de passagers montrent que les Etats accessibles par liaison aérienne depuis Roissy impliquent des interfaces frontalières très diverses sur la plate-forme, résumées au tableau 2. C'est la carte d'embarquement qui permet l'inscription dans le bon cheminement frontalier car c'est là que figure la destination du passager. Attribut essentiel de catégorisation des passagers, c'est une véritable frontière embarquée et individualisée. En fonction de la destination indiquée, les agents et les policiers aux frontières s'assurent de la bonne orientation des passagers en direction des zone réservées Schengen ou hors Schengen. De nombreux passagers connaissent l'importance du document. Catherine, sexagénaire franco-australienne, éprouve de grandes difficultés à s'orienter dans l'aéroport, qu'elle surnomme « le labyrinthe ». Mais elle connaît l'importance de la carte d'embarquement pour trouver son chemin. Tout au long du parcours réalisé avec elle, elle le brandit comme un sauf-conduit : « je demande beaucoup avec mon *boarding pass* ». La carte d'embarquement permet aussi d'identifier les passagers qui quittent ou non l'Union européenne aux caisses des boutiques, en zone réservée Schengen ou hors Schengen. Elle y est systématiquement contrôlée lors de la transaction commerciale, afin d'établir si elle de nature transfrontalière et s'il faut donc l'exempter de taxes⁹.

⁹ A l'exception notable de l'outre-mer français et des îles Canaries, ainsi que d'autres territoires non desservis régulièrement depuis Roissy : bien que partie intégrante de l'Union européenne, ils sont considérés comme des territoires d'exportation.

Tab. 2 Etapes de franchissement de la frontière liées à l'Etat de provenance ou de destination.
Border crossing steps related to the State of departure or arrival.

Étapes de franchissement	Modalités	Destination ou provenance de personnes mobiles concernées
Contrôles préalables à l'accès au territoire de certains États	Contrôle des documents de voyage.	Diverses destinations hors Schengen.
	Questionnement approfondi (<i>profiling</i>) à l'enregistrement.	A destination des Etats-Unis et d'Israël.
Contrôles de police au débarquement	Contrôle en porte d'avion ou en passerelle par la brigade mobile d'intervention de la Police aux Frontières.	Passagers en provenance de destinations catégorisées comme « sensibles » par la police aux frontières.
Achat en boutique en zone réservée (Schengen ou hors Schengen)	Contrôle de la carte d'embarquement en caisse.	A destination de l'UE ou non (exemption d'impôts indirects).
Contrôles de douane	Au débarquement surtout, avant accès en zone publique.	Pas de contrôle pour les passagers en provenance de l'UE (liseré vert sur les étiquettes de bagage).

Source : de l'auteur.

A cette différenciation qui concerne l'ensemble des passagers aérien s'ajoute un ciblage précis de provenances considérées comme « sensibles » sur le plan migratoire par la police aux frontières, qui réalise des contrôles de police inopinés à la sortie de l'avion. De plus, pour transiter dans la zone hors Schengen de l'aéroport – et non accéder au territoire national – les ressortissants de 36 pays doivent obtenir avant leur arrivée à Roissy un « visa de transit aéroportuaire »¹⁰.

Mais la frontière aéroportuaire ne se réduit pas qu'un côté français de l'interface, une demi-frontière, même différenciée en fonction des Etats de destination ou de provenance. Pour certaines destinations, diverses procédures d'entrée sur le territoire sont déplacées dans l'aéroport de départ. Certains pays, comme le Royaume-Uni, exigent du transporteur aérien qu'il s'assure de la validité des documents de voyage des passagers avant le décollage. Si l'admission dans le pays d'arrivée est refusée à un passager, le transporteur est soumis à une amende et doit le réacheminer à ses frais dans le pays de départ. C'est pourquoi les compagnies aériennes sous-traitent fréquemment ce contrôle à des sociétés de sécurité spécialisées comme Brink's, ICTS ou Securitas à Roissy. A destination des Etats-Unis et d'Israël, les agents des compagnies ou des sociétés de sécurité procèdent à un questionnement approfondi des passagers, qui mime le contrôle aux frontières réalisé dans l'aéroport d'arrivée. Quatre officiers du service des douanes et de la protection des frontières des Etats-Unis sont de plus présents sur la plate-forme depuis août 2010. Ils ont accès aux listes des passagers ainsi qu'aux aires d'enregistrement et d'embarquement, afin d'identifier les

¹⁰ Arrêté du ministère des Affaires étrangères du 17 octobre 1995 fixant la liste des Etats dont les ressortissants sont soumis au visa consulaire de transit aéroportuaire.

passagers qui seront refoulés à leur arrivée aux Etats-Unis et de dissuader les compagnies aériennes de les transporter. On voit combien la frontière n'est plus de nature linéaire mais bien réticulaire, remettant en cause la conception moderne d'une séparation étanche entre l'ici et l'ailleurs des territoires nationaux en les juxtaposant en un même lieu.

1.3 Une frontière à plusieurs vitesses : la différenciation sociale et territoriale de l'accès au poste-frontière

La frontière ne varie pas seulement selon la destination et la provenance des passagers, mais aussi selon l'attente aux filtres de sûreté et de police. Le temps d'attente à ces postes de contrôle est une préoccupation récurrente des passagers à propos de la frontière. Il semble bien, à analyser les entretiens, que l'autorité de l'institution souveraineté soit aussi signifiée aux passagers par l'interruption plus ou moins longue de leur déplacement au poste frontière. C'est pourquoi les acteurs de la frontière ont progressivement établi des priorités d'accès au poste-frontière de la police, élaborant ainsi une hiérarchie fine des accès que l'observation du dispositif frontalier a permis d'explicitier et de résumer au tableau 3. Elle renvoie à trois grands types de justification avancés par les différents acteurs au cours du temps, d'abord d'ordre technique, puis d'ordre territorial et enfin d'ordre socio-économique.

C'est une justification d'ordre technique qui a permis précocement aux mineurs et aux « personnes handicapées ou à mobilités réduites » prises en charge par un agent de bénéficier d'un accès coupe-file, de même que les employés de la plate-forme (80 000 disposent d'un titre de circulation) et des membres d'équipage : les badges et les certificats ouvrent la voie jusqu'au garde-frontière. Cette file spécifique, souvent implantée en périphérie du poste, peu visible même pour le badgé novice, contraste avec les autres files prioritaires, fortement mises en valeur.

Dans une logique territoriale, les titulaires d'un passeport de l'Espace Economique Européen (EEE) et de la Suisse bénéficient d'un accès réservé au point de passage frontalier, tout en conservant la possibilité d'utiliser l'autre file « tous passeports ». Cette division des circuits a été rendue obligatoire par une directive européenne de 2006 (CE, art. 9). De plus, depuis novembre 2009 à Roissy, les ressortissants majeurs de l'EEE et de la Suisse ont la possibilité de passer la frontière par un sas automatique de contrôle biométrique s'ils satisfont aux conditions du programme de Passage Automatisé Rapide des Frontières Extérieures Schengen (Parafes). Les deux files de passeports sont visibles au centre de la figure 2. On distingue aussi sur l'écran à droite une publicité pour le système Parafes. Dans la logique internationale des Etats-nations, l'appartenance à un corps diplomatique garantit aussi un accès coupe-file au filtre, et même, pour les délégations officielles, un contrôle dans le vestibule du salon d'honneur, le salon 200 d'Aéroports de Paris.

Tab. 3 Les priorités d'accès aux postes-frontières Schengen de Roissy.
Priority accesses to Schengen border posts at Charles-de-Gaulle airport.

Accès prioritaire	Modalités d'accès	Catégorie d'acteurs concernés	Justification
Contrôle à part	Contrôle par un agent de la Police Aux Frontières en civil, dans le vestibule du salon	Membres de délégations officielles au terminal 2A (salon 200 d'Aéroports de Paris)	Territoriale
		Passagers en première classe à l'aérogare 2E (salon La Première d'Air France)	Socio-économique
Accès coupe-file	File réservée	Agents travaillant sur la plate-forme, équipage et passagers pris en charge par les agents (handicapés, à mobilité réduite et mineurs non accompagnés)	Technique
	File réservée	Diplomates	Territoriale
	Sas biométrique : lecture simultanée du passeport (à lecture optique ou biométrique) et des empreintes digitales	Ressortissants de l'Espace Economique Européen (EEE) majeurs titulaires d'un passeport biométrique ou ayant fait la démarche (non payante) de s'inscrire dans le fichier PARAFES. Les personnes accompagnées d'enfants ne peuvent y accéder.	Territoriale et technologique
	File réservée : « accès n°1 »	Passagers « haute contribution » des compagnies aériennes (des classes de voyage les plus coûteuses et voyageurs fréquents notamment), ayant souscrit un service d'accompagnement payant (« VIP ») ou désignés par la compagnie (pour embarquement immédiat par exemple)	Socio-économique
Files dédoublées	Deux files possibles pour l'accès aux aubettes	Ressortissants de l'EEE et de la Suisse	Territoriale

Source : de l'auteur.

Fig. 2 Files d'attente différenciées pour un des postes frontière du terminal 2F.
Differentiated lanes for one of the terminal 2F border posts.



Source : de l'auteur.

Plus récent encore, l'« accès n°1 » visible à gauche de la photographie est en revanche motivé par des considérations socio-économiques. Il correspond à un accès coupe-file aux aubettes accordé par les compagnies aériennes à leurs passagers les plus rémunérateurs, selon les catégorisations qui leurs sont propres. Ces circuits prioritaires ont d'abord été mis en place par Air France à partir 2007, pour les passagers des classes « première », « affaires » ou « premium » de la compagnie, ainsi que les voyageurs les plus fréquents de son programme de fidélité (« platinum » et « gold »), qui voyagent surtout à titre professionnel. Chaque compagnie rémunère le gestionnaire de l'aéroport pour faire bénéficier ses passagers de ce service. Ces catégories « éligibles » figurent sur la carte d'embarquement, contrôlée en amont de la file par un agent. La délimitation des populations bénéficiaires de cet « accès n°1 » reste à la discrétion des compagnies et des services payants d'accompagnement proposés par Aéroports de Paris, Air France et d'autres sociétés spécialisées (Conciergerie, 2011 ; Netservicesvip, 2011). Ce type de circuit n'est en rien spécifique à Roissy. Il renvoie à un modèle frontalier qui s'est progressivement diffusé et imposé dans les *hubs* de la plupart des grandes compagnies aériennes mondiales. La compétition entre compagnies porte de plus en plus sur la correspondance même, donc sur la concurrence au sol, entre *hubs*, pour laquelle de tels accès prioritaire sont apparus comme un atout. Ces files prioritaires sur critères socio-économiques semblent bien participer de l'affirmation d'élites hypermobiles à l'échelle mondiale, rejoignant les constats formulés par divers géographes anglophones (Cresswell, 2006 ; Adey, 2004) dans d'autres contextes. Cet affranchissement de certaines des contraintes matérielles et symboliques du contrôle étatique de police et des contrôles de sûreté a même incité certains chercheurs à évoquer l'émergence d'une « citoyenneté de la classe affaires » (Sparke, 2006 notamment).

La frontière aéroportuaire repose ainsi sur un dispositif hiérarchique très élaboré, porteur d'un indéniable sens social et territorial. Mais l'analyse ne peut s'en tenir à la seule

étude de sa configuration. C'est dans sa pratique même que la frontière est à géométrie variable, dans les multiples interactions, discussions et tensions qu'elle occasionne.

1. 4 Une frontière négociée : acteurs publics, acteurs privés et passagers

Le caractère négocié de la frontière se manifeste de trois manières dans l'aéroport. Il est d'abord sensible dans la montée en puissance des acteurs privés dans la gestion de la frontière, qui résulte d'un appui actif des acteurs publics ou parapublics. Les gardes frontières ont ainsi pour consigne de contrôler en priorité les passagers désignés par les agents de la compagnie, ce qu'un jeune garde frontière résume par une plaisanterie qui circule sur l'acronyme de la police aux frontières : « PAF, ça veut dire Police d'Air France. » Cette coopération suscite cependant un débat entre acteurs publics sur l'inscription spatiale de la frontière étatique dans l'infrastructure aéroportuaire. Dans deux de ses rapports, la Cour des comptes critique l'instauration des files prioritaires sur critères socio-économiques, considérant qu'il s'agit d'une « mesure [qui] constitue une atteinte au principe d'égalité devant le service public à laquelle il devrait être mis fin » (2008, p. 85 ; 2010, p. 205). Dans ses réponses aux rapports, le ministère de l'Intérieur considère en revanche que « l'aménagement du parcours du passager dans les aéroports est à la charge du gestionnaire d'aéroport [...] conditions d'accès à la frontière » comprises, et mentionne que « tous les passagers sont contrôlés conformément aux principes d'égalité » par la police aux frontières (2010, p.211). Il ajoute qu'il « serait inconcevable de mettre un terme à cette procédure très appréciée qui correspond à une réalité économique et sociale » (2008, p.180). Il y a donc bien accord, tensions et discussions entre les acteurs publics et privés à propos de leur place respective dans le fonctionnement de la frontière.

La négociation ne porte pas que sur la place respective des acteurs, publics d'un côté et privés de l'autre. Elle porte aussi sur l'ajustement des décisions de chacun, qui brouille la limite entre les intérêts publics et privés au sein du système d'acteurs. L'entretien réalisé avec Deborah en est significatif. Employée par une société de sécurité sous-traitante de compagnies aériennes, cette profileuse est chargée du contrôle des documents et du questionnement approfondi des passagers. Son travail quotidien montre bien l'enchevêtrement des responsabilités des anciens et nouveaux acteurs de la frontière : « [confrontée à des] passagers chinois, sri-lankais, afghans et pakistanais avec des passeports qui ne sont pas les leurs, je discute avec la police. Mais elle répond : "OK, laissez passer", car elle a intérêt à les laisser partir. Mais au Royaume-Uni, la police ne va pas les laisser passer et la compagnie aérienne aura des amendes. Alors on téléphone à l'immigration anglaise ». On voit ainsi combien la frontière est négociée dans le cadre de relations d'interdépendance complexes entre acteurs publics et privés de divers pays.

Enfin, la négociation de la frontière résulte de la marge de manœuvre dont chaque acteur dispose dans sa mise en œuvre ordinaire, contextuelle et informelle. C'est un point essentiel pour les sociétés d'« accompagnement VIP » des passagers comme Netservicevip (2011), qui en fait un argument de vente : « Nous sommes accrédités pour toutes les zones passagers sous douanes, sur tous les terminaux et nous avons accès à toutes les passerelles. De

même nous maintenons des relations professionnelles et amicales avec les autorités aéroportuaires, les agents de sécurité, les personnels des lignes aériennes, agents de réservation et autres personnes essentielles à la fluidité et au bon déroulement de nos prestations ». Au-delà des acteurs institutionnels, ce sont bien les passagers eux-mêmes qui disposent d'une marge d'action non négligeable. Certains, comme Daniel, font passer à la douane des produits destinés au commerce à la valise pour des achats personnels. D'autres exposent ostensiblement leurs enfants pour s'épargner l'attente devant le poste de police, comme Pierre, informaticien trentenaire : la priorité « n'est pas marquée [mais] si les agents percutent un peu vite, ils le font spontanément. Sinon on traîne un peu devant les VIP [« accès n°1 »], et puis, avec un peu de chance, ça marche ». C'est donc bien l'ensemble des acteurs, passagers compris, qui dessinent cette frontière à géométrie variable.

Ces évolutions récentes soulignent à quel point la frontière est devenue labile pour mieux encadrer chaque cheminement. Les interactions successives qui tissent la frontière en garantissent l'efficacité, mais elles en transforment aussi le sens social et territorial en diversifiant les acteurs qui la mettent en jeu. L'agencement complexe et différencié des circuits de circulation qui en résulte n'offre-t-il qu'une construction éclatée et kaléidoscopique de la frontière ? Ou bien est-il justiciable d'une construction cohérente qui autorise à parler à son endroit d'une véritable territorialité ?

2 Le sens territorial renouvelé du passage de frontière

Au-delà de la diversité des modes de franchissement de la frontière, l'espace transfrontalier semble bien recouvrir des valeurs et des pratiques communes aux passagers qui permettent d'étayer l'hypothèse de sa territorialité spécifique.

2.1 Le rite de passage des passagers : une frontière épaisse

Les entretiens traduisent une indéniable difficulté des passagers à cerner les contours du passage de la frontière : « *I don't associate a part of the airport as being the border* » remarque, songeur, David, conseiller en propriété industrielle en Grande-Bretagne. Interrogés sur leur expérience de la frontière, les passagers parlent spontanément des « contrôles de sécurité » et emploient fréquemment les expressions « passer la police » ou « passer la douane » pour désigner en fait les contrôles anti-terroristes du poste d'inspection filtrage et non le contrôle souverain des passeports et des bagages. Cette confusion montre l'importance de la sûreté dans l'expérience des passagers avec la montée en puissance des enjeux terroristes dans le transport aérien depuis la fin des années 1960. Par contraste les contrôles de police aux frontières, moins évoqués, pourraient donner l'impression d'avoir peu évolué, voire d'avoir perdu en importance avec la mise en place de l'espace de libre-circulation Schengen. La frontière étatique s'effacerait ainsi progressivement du parcours des passagers aériens.

Il n'est pas sûr pourtant que l'importance croissante de la sûreté dans le parcours des passagers contribue davantage à affaiblir la frontière étatique qu'à la renforcer. Au contraire, l'observation attentive des pratiques de sûreté montre que la protection du réseau de transport est inséparable de logiques de protection des territoires étatiques. Certaines de ces pratiques entretiennent une similarité, fonctionnelle et symbolique, avec le contrôle de police aux frontières, comme les trois « rapprochements documentaires » successifs réalisés à l'enregistrement, lors du contrôle de sûreté et à l'embarquement par le personnel au sol. Il n'est donc guère étonnant que certains des passagers interrogés mentionnent ces rapprochements documentaires dans leur expérience de la frontière, même s'ils sont opérés par des acteurs privés. Ces pratiques suggèrent davantage une extension du contrôle frontalier, conféré à de nouveaux acteurs, que son affaiblissement. C'est dans ce sens aussi que l'on peut interpréter le transfert de responsabilité de la mission d'inspection filtrage. Assurée par la police aux frontières jusqu'en 1994, elle est maintenant conférée au gestionnaire de l'aéroport, qui la sous-traite aux sociétés privées spécialisées. Mais la mission reste contrôlée par la police aux frontières, qui a été significativement chargée de remplacer les agents de sécurité qui se sont mis en grève en décembre 2011. Dans un autre registre, les patrouilles de soldats armés au sein de la zone publique de l'aéroport dans le cadre du plan antiterroriste Vigipirate montrent aussi que la sûreté participe bien d'une affirmation de la souveraineté de l'Etat à ses frontières.

En apparence le passage de la frontière étatique perd de sa cohérence, le contrôle de police devenant une étape parmi d'autres dans le circuit des passagers quittant l'espace Schengen. Mais si la frontière s'organise en réseau, son franchissement ne relève plus alors du passage d'un seuil unique mais d'une série d'actions qui jalonnent le parcours. Elles prennent sens ensemble dans la traversée non plus d'une ligne frontière mais d'une frontière zone, ou plus précisément d'une frontière épaisse tissée de micro-franchissements. L'association spontanée que font les passagers entre la sûreté et la frontière confirme que la sûreté est bien partie prenante du processus de franchissement de la frontière. Ils lient l'expérience de la frontière à de multiples étapes, jusqu'à la sortie de l'espace réservé aux passagers. Stephen, biologiste aux Etats-Unis, souligne la systématité de ce processus : « *you have your immigration control station, everybody goes to immigration station, and then you get your bags and then customs, you know, and after you beat customs and go out, you have all people standing there, waiting for everybody to come off the plane and that's pretty much the same from airport to airport, that's the same ritual* ». Si l'aéroport révèle littéralement la limite des Etats souverains, les pratiques qui s'y déroulent semblent bien encadrer et compenser la suspension des règles des territoires étatiques.

Les entretiens étaient ainsi l'hypothèse d'un rite de passage d'un Etat à un autre à travers le voyage aérien, proposée par J. Pitt-Rivers (1986). Le parcours des passagers est bien marqué par l'accomplissement systématique d'une série de pratiques qui constitue un préalable transfrontalier à l'inscription dans un nouveau collectif et dans un nouveau territoire. Tout au long du parcours des passagers, la persistance des signes étatiques dans le paysage aéroportuaire est sensible, notamment par l'intermédiaire des compagnies aériennes comme Air France, British Airways ou Lufthansa, qui en sont toujours les porte-drapeaux.

L'achèvement de cette transition est marqué par le dispositif scénique caractéristique des halls d'arrivée. C'est donc le passage ritualisé d'un Etat à un autre que consacre la frontière épaisse. Mais la frontière se limite-t-elle à renforcer la territorialisation des Etats ?

2.2 La territorialité de la « zone internationale » : une marge inter-étatique investie par un imaginaire extra-territorial

La zone réservée hors Schengen est aussi une marge créée par l'Etat pour y contrôler certaines populations arrivantes. Des figures de mobilité précédemment situées aux marges terrestres et maritimes du territoire national sont désormais projetées au cœur des nœuds de communication les plus centraux. Pour la seule année 2007, la plate-forme reçoit 6 personnes sur 10 non-admises sur le territoire. Elle est aussi le point d'arrivée de 98 % des demandeurs d'asile en France (Anafé, 2008). C'est pour ces catégories de personnes mobiles que la notion de « zone d'attente » a été créée en 1992, encadrant une pratique de maintien aux frontières jusque là réalisée hors de tout cadre légal. Dans cette zone, ces circulants sont considérés comme n'ayant pas pénétré le territoire français, bien que cette zone en soit partie intégrante. Au regard du droit et de la conception moderne du territoire, continu et soigneusement délimité, il s'agit d'une fiction juridique, qui vise à assurer l'application des procédures administratives. Cette zone est surtout connue pour une finalité opposée, non de contrôle mais de libre-circulation. Elle dispense en effet les passagers en correspondance de formalités d'entrée du territoire s'ils ne font qu'y transiter, suivant la convention relative à l'Aviation Internationale Civile signée à Chicago en 1944.

Le statut précis de cette zone est méconnu, mais elle fait l'objet d'une forte identification par les passagers et les agents en tant que « zone internationale ». Elle alimente à ce titre des idéaux spécifiques, dont témoignent les propos des enquêtés, qui évoquent de manière récurrente à son propos un espace fréquenté par tous. Malik, médecin humanitaire éthiopien, révèle les aspirations associées à cette zone en s'opposant aux contrôles de police réalisés dans cette zone, en porte d'avion : « Pour moi, ça n'est pas logique. [...] L'aéroport est supposé être un lieu international [...] Ils n'ont pas le droit à mon avis : il y a une liberté de circuler ». Ludovic, coiffeur studio parisien, compare même cette zone à « une ambassade, [indiquant qu'elle renvoie] plus ou moins [au] même système » : il rapproche ainsi la « zone internationale » de l'exterritorialité des ambassades, fiction juridique abandonnée au 19^e siècle. Cette fascination pour la « zone internationale » de l'aéroport est corroborée par l'engouement médiatique qu'a suscité le séjour de Mehran Karimi Nasseri à Roissy de 1988 à 2006. Ce réfugié iranien a séjourné pendant 18 ans au sein du terminal 1 de Roissy – en réalité en zone publique. Le succès des films inspirés de son expérience témoignent de ce vif intérêt, comme *Tombés du Ciel*, de Philippe Lioret en 1994 et surtout *Le Terminal*, porté à l'écran par Steven Spielberg en 2004. La zone internationale y est présentée comme un microcosme de relégation, mais idéalisé et cosmopolite, comme un interstice utopique de nature extra-territoriale qui s'intercale dans le pavage des Etats. Cette zone est donc bien le support d'une territorialité inédite dans l'entre-deux de la frontière et de la mobilité aérienne. Elle agence des lieux non contigus, des zones aéroportuaires transfrontalières rendues solidaires à l'échelle mondiale par le réseau aérien. Même si elle est de fait une création des Etats, elle

suppose un certain affranchissement des logiques étatiques. Cette frontière zone cristallise des représentations que les commerces aéroportuaires contribuent à renforcer et à exploiter.

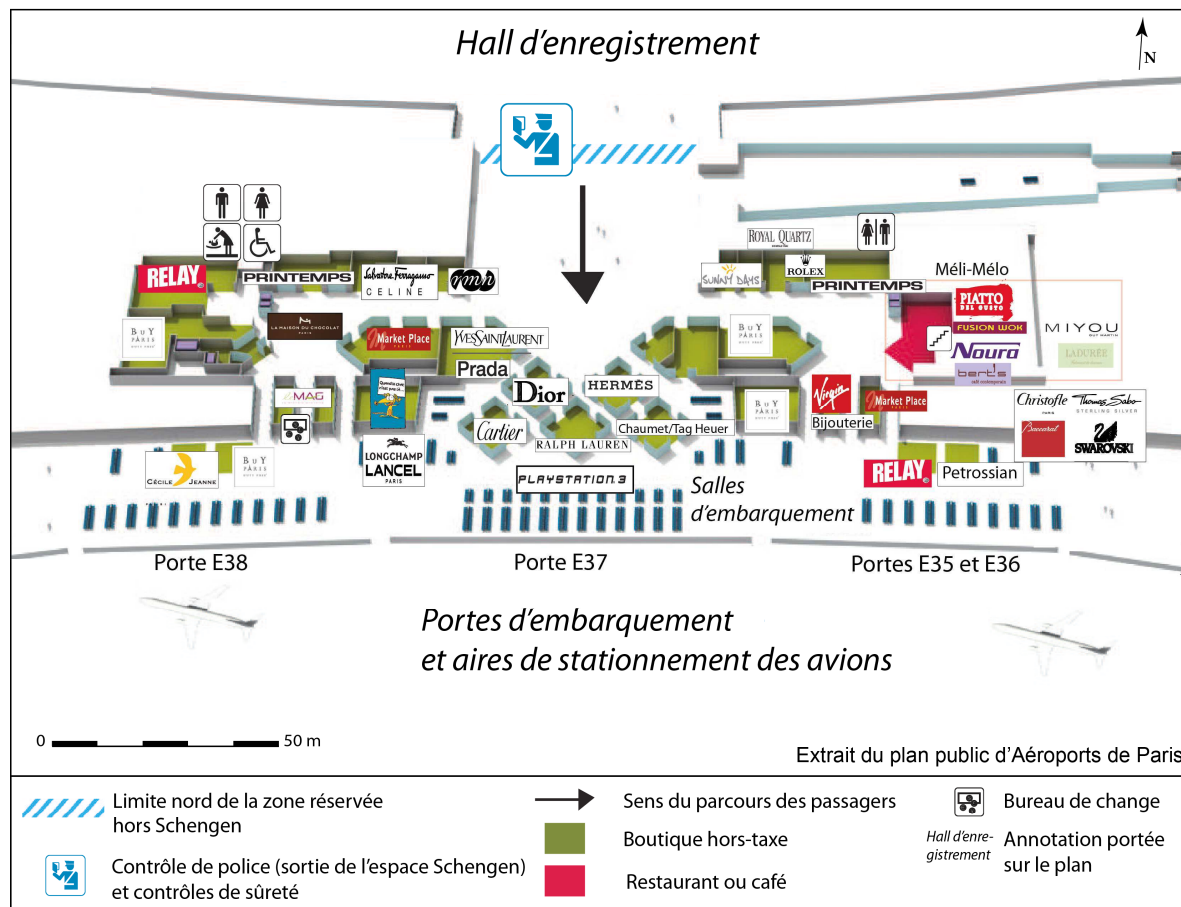
2.3 *L'exploitation commerciale de la territorialité d'une frontière zone*

Le système des boutiques hors-taxe est un effet original de l'organisation des échanges commerciaux entre Etats. La vente concerne des produits à l'export, puisque les passagers s'approprient à sortir du territoire douanier de l'Union européenne. Les produits exportés ne sont pas taxés afin d'éviter la double taxation, dans le pays de départ et dans celui d'arrivée, qui en pénaliserait la vente. Mais des franchises, quantitatives et qualitatives, sont appliquées par la douane du pays d'arrivée, pour laquelle le long recueil de faibles sommes serait fastidieux. Ce mécanisme aux causes méconnues crée donc de fait un différentiel fiscal et douanier non pas entre les territoires de départ et d'arrivée, comme la plupart des différentiels de frontière, mais bien par le déplacement transfrontalier lui-même. Ce différentiel est intensément évoqué et exploité par les acteurs commerciaux de l'aéroport : 70 % des 150 boutiques de la plate-forme se concentrent dans la seule zone réservée hors Schengen. C'est pourquoi les commerces représentent une source croissante de revenus pour le gestionnaire de la plate-forme, la plus importante après les redevances aéronautiques (ADP, 2009).

Dans le cheminement des passagers, les boutiques sont implantées immédiatement après les postes de contrôle. L'objectif est de favoriser un contraste entre le franchissement d'étapes contraignantes de contrôle et une zone "*duty free*", qui serait littéralement libérée d'obligations sociales, de pur relâchement de contraintes. La figure 3 montre ce couplage étroit entre contrôles frontaliers et boutiques, désormais envisagé très en amont dans les projets d'aménagement des terminaux. Les commerces jouent donc de leur implantation non seulement en limite du territoire douanier mais aussi en limite des contrôles de police et de sûreté. Les passagers se présentent tôt au contrôle pour s'assurer de les franchir à temps, augmentant ainsi leur temps de présence dans les zones d'embarquement et de commerces hors taxes, dont ils sont une clientèle captive. C'est aussi un seuil monétaire de la zone euro, qui incite les passagers à y dépenser leurs dernières devises.

Fig. 3 Une frontière marchande dans le parcours des passagers : l'exemple des boutiques hors taxes de la jetée du terminal 2E.

Insertion of a commercial border into the passenger border crossing: the example of the duty free shops of terminal 2E jetty.



Source : plan destiné de l'aérogare aux passagers.
Intitulé de la légende, annotations, échelle et orientation de l'auteur.

Les acteurs liés au commerce aéroportuaire, fréquemment implantés à l'échelle internationale, qu'ils soient exploitants, concessionnaires, gestionnaires ou fournisseurs, multiplient les marqueurs territoriaux de cette zone frontière. Les industriels conçoivent par exemple des produits exclusifs pour les zones réservées des aéroports. Malgré la disparition du système de vente hors taxe pour les vols à destination de l'Union européenne depuis 1999, de nombreux commerces véhiculent par de multiples procédés l'image d'un espace extra-territorial, aux prix « magiques ». La figure 4 illustre ce phénomène. Les affiches y vantent les « prix duty free » de boutiques qui se situent en zone Schengen, alors que les destinations hors territoire douanier de l'Union y sont très rares ou s'adressent explicitement à des passagers restent dans le territoire douanier de l'Union. Les prix invoqués correspondent en fait à des réductions commerciales pour les passagers « équivalentes au prix hors taxe ». Ces affiches confirment que les modalités d'exonération de taxe sont peu connues des passagers, qui

utilisent souvent le terme de *duty free* pour désigner l'ensemble des boutiques situées en zone réservée. L'imaginaire de la frontière affecte donc aussi la zone Schengen.

Fig. 4 Boutiques en zone réservée aux passagers : la promesse de prix « duty free » en zone Schengen (à gauche) et pour les passagers en direction de l'Union (à droite)
Shops in the passengers-only area: a promise of duty free prices in the Schengen area (left) and for passengers travelling to the European Union.



Source : de l'auteur.

Les acteurs de ces commerces cherchent à ériger la zone réservée aux passagers en espace extra-territorial, à travers la promotion d'un label, « Espace Voyageur », porté par les professionnels réunis au sein d'un *European Travel Retail Council*. Ce groupe de pression auprès de la Commission européenne vise à développer un cadre juridique spécifique dérogatoire pour cette zone, en insistant sur sa « spécificité géographique. Son accès est strictement réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport. La vente dans cet espace ne peut être faite qu'à des voyageurs alors que le marché local est accessible à tous les consommateurs » (ETRC, 2003). L'expression même d'"Espace Voyageur" traduit un marketing territorial qui vise à inscrire cet espace commercial en zone réservée dans un espace de l'ailleurs et du hors-quotidien avec un double objectif : profiter des bénéfices de ce qui s'apparente à une zone franche et favoriser sa pratique comme site proprement touristique. La territorialité d'exception de cette frontière marchande est donc un enjeu considérable pour ces acteurs.

Quels que soient les différences de parcours des passagers, la frontière aéroportuaire fait bien territoire à travers un double mouvement. Elle renvoie d'abord à l'expérience forte d'un espace de médiation territoriale entre plusieurs Etats, mais aussi à celle plus singulière de

la territorialité d'un espace intercalaire, de dimension mondiale, dont les logiques sont orthogonales à celles des Etats-nations.

Conclusion : La force d'une territorialité frontalière construite dans le déplacement

Au terme de cette exploration de la frontière aéroportuaire, l'exemple de la plateforme de Roissy montre que la projection de la frontière dans l'aéroport n'en a atténué ni la prégnance et ni le tranchant. La frontière en réseau est à géométrie variable, mais n'est en rien une frontière molle, lâche ou diluée. Au contraire, les oppositions entre l'ici et l'ailleurs des territoires des Etats-nations sont toujours intensément mobilisées et appliquées pour marquer la distance entre les populations mobiles et les territoires, comme en témoigne le dispositif de la zone d'attente pour les personnes en instance. Malgré la proximité spatiale, les circulants empruntent des circuits très différenciés et très maîtrisés au sein de l'espace aéroportuaire. Même l'instauration de l'espace Schengen n'a pas signifié l'effacement de tout signe de passage d'une frontière étatique.

Pourtant, l'inscription de la frontière étatique dans le système du transport aérien recompose les limites du territoire national. Elle rompt avec le principe moderne d'organisation étanche de territoires nationaux, séparés par des limites franches. Désormais agencées en réseau et de plus en plus entrelacées, ses limites forment du point de vue du passager, quel que soit son parcours, une frontière épaisse, tissée de seuils successifs. Dans cette territorialité originale de transition entre Etats, l'ici jouxte toujours l'ailleurs, souvent à très fine échelle : au passage du poste de douane, c'est le liseré vert des étiquettes à bagages qui manifeste la provenance communautaire et donc l'absence de franchissement d'une frontière douanière. La diversification des acteurs de la frontière change plus fondamentalement encore la matérialité et les normes de la frontière. S'ils prolongent à biens des égards l'action étatique, ces acteurs déploient aussi leurs propres logiques. Avec la « zone internationale », ils infléchissent le sens et la forme de la frontière. Au cœur d'une territorialité inter-nationale, entendue comme « *zone de transition, de contacts*, où les caractéristiques [étatiques] que l'on veut séparer viennent précisément s'enchevêtrer » (Gottmann, 1952), ils développent la territorialité d'une frontière zone, plus autonome et plus distante des logiques migratoires ou fiscales des Etats-nations. C'est un espace économique de commerces spécialisés construit par de grandes firmes transnationales. C'est aussi un support d'identification de populations mobiles à un espace de fréquentation d'échelle mondiale, suscitant un imaginaire spécifique. La frontière aéroportuaire renvoie donc aussi à des formes de territorialité alternatives au modèle de l'Etat-nation.

La territorialité de la frontière résulte de ce dense agencement matériel et symbolique renouvelé à rythme rapide, non sans tensions et débats, par les différents acteurs, parmi lesquels les passagers ont aussi une place non négligeable. L'aéroport atteste de la plasticité de la frontière, spatialisée de multiples manières par les différents acteurs pour rester un outil opératoire dans le contrôle et la réalisation de déplacements multiformes. C'est pourquoi la

frontière constitue un objet toujours pertinent d'intelligibilité des constructions territoriales associées aux mobilités et aux collectifs qu'elle encadre ou encourage.

Université Paris I
UMR Géographie-Cités – équipe P.A.R.I.S
13, rue du Four
75006 Paris
jean-baptiste.fretigny@ens.fr

Bibliographie

- Adey P., 2004, « Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance », *Environment and Planning A*, n°36(8), p.1365-1380.
- Adey P., Budd L., Hubbard Ph. (2007), « Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel », *Progress in Human Geography*, n°31(6), p. 773-791.
- ADP (Aéroports de Paris). 2009. – *Commerce aéroportuaire : les boutiques d'Aéroports de Paris*, <http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/Resources/239b7398-556b-400b-8737-cc5152b31ae4-Dossiercommerces2009.pdf> (consulté le 12 août 2011).
- Beyer A. (2007), « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de géographie*, n° 657, p. 451-469.
- Budd L., Bell M., Warren A. (2011), « Maintaining the sanitary border : air transport liberalisation and health security practices at UK regional airports », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 36, n° 2, p. 268-279.
- CE (2006), « Règlement n°562/2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières pour les personnes (code Schengen) », *Journal officiel de l'Union européenne*, L 105, 13 avril 2006, p. 1-32.
- Chalfin B. (2008), « Sovereigns and citizens in close encounter », *American Ethnologist*, 35-4, novembre, p. 519-538.
- Clochard O., Decourcelle A., Intrand Ch. (2003), « Zones d'attente et demande d'asile à la frontière : le renforcement des contrôles migratoires ? », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, n°19(2), p. 157-189.
- Cosgrove D. (1999), « Airport/landscape », in J. Corner (ed.), *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*, New York, Princeton Architectural Press, p. 221-232.
- Cour des comptes (2008), *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien*, rapport thématique, 233 p.
- Cour des comptes (2010), *La qualité de service d'Aéroports de Paris*, Paris, rapport public annuel, p. 195-215.

- Cresswell T. (2006), « The Production of Mobilities at Schiphol Airport, Amsterdam », in *On the move: mobility in the modern Western world*, Londres, Routledge, p. 219-258.
- Démètre A.-L. (2008), « Entre clôture et enfermement : la bivalence de l'espace aéroportuaire », *Cahiers de l'ADES*, n°4, p. 113-124.
- Frontière (groupe de recherche) (2004), « La frontière, un objet spatial en mutation », *EspacesTemps.net*, Textuel, 29 octobre 2004, <http://espacestems.net/document842.html> (consulté le 12 août 2011).
- Interfaces (groupe de recherche) (2008), « L'interface : contribution à l'analyse géographique », *L'Espace géographique*, n°37(3), p. 193-207.
- Iserte M. (2008), « Enquête en «zone d'attente réservée» de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle : vers une gestion sécuritaire des «flux migratoires», *Cultures & conflits*, n°71, <http://conflits.revues.org/index15743.html> (consulté le 2 août 2011).
- Nassa D. D. A. (2011), « Le commerce à une frontière paradoxale : l'exemple de l'aéroport d'Abidjan », communication au colloque "Commerce et discontinuités", 24 mars 2011, Arras, http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00580335_v1/ (consulté le 5 août 2011).
- Nelles J., Walther O. (2011), « Changing European borders: from separation to interface? An introduction », *Articulo – Journal of Urban Research*, n°6, 28 mars, [en ligne], <http://articulo.revues.org/1658>.
- Pitt-Rivers J. (1986), « Un rite de passage de la société moderne : le voyage aérien », in P. Centlivres, J. Hainard (eds.), *Les rites de passage aujourd'hui*, Paris, L'Âge d'homme, p. 115-130.
- Reitel B. (2011), « La frontière internationale, objet sémique, processus multidimensionnel, interface signifiante », *Working Papers*, CEPS-Instead, 2011-43, août, [en ligne] <http://www.ceps.lu/pdf/6/art1661.pdf>.
- Retaillé D. (2011), « La transformation des formes de la limite », *Articulo – Journal of Urban Research*, n° 6, 28 mars, [en ligne], <http://articulo.revues.org/1723>.
- Salter M. B. (ed.) (2008), *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 240 p.
- Sparke M. (2006), « A Neoliberal Nexus: Economy, Security and the Biopolitics of Citizenship on the Border », *Political Geography*, n°25(2), p. 151-180.

Sitographie

- Conciergerie, 2011. – "La conciergerie chez Aéroports de Paris", <http://conciergerie-paris-airport.com> (consulté le 2 août 2011).
- ETRC (European Travel Retail Council), 2003. – "Espace Voyageur : questions / réponses", 28 octobre 2003, http://www.etrac.org/doc/news/152_news_27_06.pdf (consulté le 2 août 2011).
- Netservicesvip, 2011 – "Garantie de service", <http://www.netservicesvip.com/garantie.html> (consulté le 5 août 2011).